II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 20 aprile 2004

di chiusura del procedimento avviato nei confronti dell'Italia, Regione Friuli Venezia Giulia, in merito alle misure previste nel disegno di legge n. 106/1/A — «Interventi per la realizzazione di infrastrutture e di servizi nel settore del trasporto delle merci, per la ristrutturazione dell'autotrasporto merci e per lo sviluppo del trasporto combinato»

[notificata con il numero C(2004) 1376]

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2006/417/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente ai detti articoli [1],

considerando quanto segue:

1. **PROCEDIMENTO**

(1) Con lettera del 5 febbraio 2001, protocollata dal segretariato generale il 9 febbraio 2001, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione, in ottemperanza all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, un disegno di legge regionale finalizzata allo sviluppo del trasporto combinato. La notifica è stata registrata dal segretariato generale della Commissione europea con riferimento N 134/01.

(2) Poiché la notifica risultava incompleta, la Commissione ha chiesto un complemento di informazioni con lettera D(01) 5496 del 5 aprile 2001, alla quale è stata data risposta con una lettera ricevuta il 20 giugno 2001 e registrata con riferimento DG TREN A/61295.

(3) In data 27 agosto 2001 la Commissione ha inviato alle autorità italiane una lettera che richiedeva ulteriori informazioni. Con lettera del 9 ottobre 2001 registrata con riferimento DG TREN A/67862, le autorità italiane hanno chiesto una proroga del termine necessario per rispondere a questa richiesta. I servizi della Commissione hanno concesso la proroga richiesta con lettera del 9 novembre 2001. In data 19 dicembre 2001 si è svolta una riunione tra rappresentanti della Commissione e rappresentanti delle autorità italiane. La risposta alla seconda richiesta di informazioni è stata inviata con lettera del 24 luglio 2002, registrata con riferimento DG TREN A/64121.

(4) La Commissione ha inviato alle autorità italiane una nuova richiesta di informazioni in data 7 ottobre 2002, cui è stata data risposta con lettera del 21 novembre 2002 [riferimento: SG(2002) A/11582]. Un'ulteriore riunione con rappresentanti delle autorità italiane si è svolta il 18 dicembre 2002.

(5) Ulteriori chiarimenti sono stati chiesti dalla Commissione con lettera del 22 gennaio 2003. La risposta è stata inviata con lettera del 25 marzo 2003 (riferimento: DG TREN A/16616).

(6) L'ultima lettera della Commissione reca la data del 27 maggio 2003. La risposta alle richieste ivi formulate è stata inviata con lettera recante la data del 4 luglio 2003 (riferimento: SG A/6389). Gli ultimi chiarimenti sono stati trasmessi con lettera del 17 luglio 2003 (riferimento: SG A/6942).

[1] GU C 311 del 20.12.2003, pag. 18.

(7) La decisione della Commissione di avviare il procedimento in data 11 novembre 2003 è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([2]). La Commissione ha invitato gli interessati a presentare osservazioni in merito.

(8) L'Italia ha presentato i propri commenti con lettera del 27 gennaio 2004, protocollata il 28 gennaio 2004.

(9) La Commissione non ha ricevuto osservazioni in merito da parte di altri soggetti interessati.

2. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'AIUTO

2.1. Tipo di aiuto

(10) Il provvedimento di aiuto in merito al quale è stato avviato il procedimento riguardava aiuti all'avviamento per lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari e marittimi. Beneficiari del contributo previsto dal disegno di legge regionale: i soggetti (pubblici o privati) operanti nel settore della movimentazione delle merci, per un periodo non superiore a tre anni per la realizzazione di nuovi servizi ferroviari di trasporto merci con un punto di interscambio modale nei porti commerciali o terminali multimodali nella Regione e per la realizzazione di nuovi servizi di cabotaggio marittimo aventi origine o destinazione nei porti commerciali della Regione Friuli Venezia Giulia (articolo 8 del d.d.l. regionale 106/1/A).

2.2. Descrizione dei motivi che hanno indotto all'avvio del procedimento

(11) La decisione della Commissione di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato e di chiedere chiarimenti alle autorità italiane è il risultato di un esame iniziale del progetto notificato. In particolare venivano espresse preoccupazioni sul fatto che le modalità di attuazione riuscissero a garantire che i provvedimenti fossero al contempo necessari e strettamente proporzionati.

La Commissione ha espresso i propri dubbi in particolare sugli aspetti esposti ai considerando da 12 a 17.

(12) *Redditività degli aiuti*. A parte i servizi nazionali, il contributo intendeva incoraggiare la creazione di servizi tra la regione Friuli Venezia Giulia e l'Europa centrorientale. La Commissione riteneva che, affinché il progetto risultasse redditizio nel lungo termine, le autorità italiane avrebbero dovuto assicurare che avesse il sostegno delle autorità degli Stati interessati.

(13) Il beneficiario doveva praticare, per l'uso di tali nuovi servizi, prezzi commisurati all'intensità dell'aiuto percepito. Non sembra tuttavia che tale obbligo fosse sufficiente a garantire la futura redditività di questi servizi.

(14) *Proporzionalità*. La prevista intensità del 30 % dei costi reali (definiti come differenza tra costi sostenuti e ricavi percepiti dal beneficiario per l'espletamento del servizio oggetto di contributo) non avrebbe garantito il rispetto del consueto ([3]) massimale di aiuto del 30 % delle spese ammissibili.

(15) *Assenza di indebite distorsioni della concorrenza*. L'aiuto non deve provocare uno spostamento dei flussi di traffico fra porti vicini o servizi intermodali esistenti, attirando traffico che è già trasportato sulla catena intermodale.

(16) Il d.d.l. non prevedeva meccanismi per garantire che il livello di distorsione delle condizioni di concorrenza indotta dal provvedimento risultasse accettabile.

(17) La Commissione riteneva non sufficientemente garantita la trasparenza e la parità di trattamento degli operatori mediante la semplice pubblicazione nel bollettino ufficiale della Regione e di un avviso per estratto in almeno due quotidiani, uno dei quali a diffusione nazionale.

3. COMMENTI DELL'ITALIA

Con lettera del 27 gennaio 2004, le autorità italiane hanno dichiarato, tramite la rappresentanza permanente, di aver deciso di ritirare la misura notificata di cui all'articolo 8 del disegno di legge n. 106/1/A.

4. CONCLUSIONI

In conseguenza del ritiro del provvedimento di aiuto,

([2]) Cfr. nota 1.

([3]) L'intensità massima dell'aiuto contemplata nella proposta Marco Polo, COM(2002) 54 def. (GU C 126 E del 28.5.2002, pag. 354); misura C 65/2000 Francia — Aiuti all'apertura di linee di trasporto marittimo a corto raggio (GU C 37 del 3.2.2001, pag. 16).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Commissione chiude il procedimento avviato l'11 novembre 2003.

Articolo 2

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 20 aprile 2004.

Per la Commissione
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente